

**JAKARTA-GREATMETROPOLITAN CITY, ITS TRAFFIC
CHAOS AND THE HOPE FOR THE SOLUTION OF THE
NEW PRESIDENT
(KOTA METROPOLITAN JAKARTA; KECACAUAN LALU
LINTAS DAN HARAPAN JALAN KELUAR OLEH
PRESIDEN SEKARANG)**

Uras Siahaan

Staf Pengajar Jurusan Arsitektur Universitas Kristen Indonesia
Kampus UKI, Mayjen Sutoyo, Cawang, Jakarta
sripareeni@yahoo.com

**International Summer School In Conjunction with the Asia-Pacific Weeks Berlin
and the International Trade Fair Metropolitan Solutions**

**Smart Cities – Challenges of Sustainable Urban Development –
Berlin May 18 to 28, 2015**

ABSTRACT

Many large cities, the Metropolitan World are experiencing population growth problems. They are aggravating the whole work system, governance, infrastructure, and Service. It occurs mainly in big cities of the Developing Countries. Major cities of The Industrial Countries generally have a total population under control, so that the expansion of the city does not happen without government supervision..

Transport problems and chaos in Jakarta became the topic of this paper and the role of a President who is expected by the people / society will be discussed here.

The uneven growth in the economy is one reason, so that residents of the suburban areas are underdeveloped relative to migrate to big cities, including Jakarta. Uncontrolled urban development is a challenge for the development of The City Transportation.

Does the President of the Republic of Indonesia can help this city for the sake of Sustainability City of Jakarta?

Keywords: Metropolitan City, Transportation and Smart Cities.

Abstrak

Banyak kota besar, Metropolitan Dunia, mengalami permasalahan penambahan jumlah penduduk, yang memberatkan seluruh system kerja, pemerintahan, infrastruktur, serfis dan pelayanan masyarakat. Hal ini terjadi terutama di kota-kota besar Negara-negara Sedang Berkembang. Kota-kota besar di Negara Industri umumnya mempunyai jumlah penduduk yang terkendali, sehingga perluasan kota tidak terjadi tanpa pengawasan Pemerintah.

Permasalahan Transportasi dan chaos di Kota Jakarta menjadi topic makalah ini dan peran seorang Presiden yang diharapkan oleh rakyat/masyarakat akan dibicarakan di sini.

Tidak meratanya pertumbuhan perekonomian adalah salah satu penyebabnya, sehingga penduduk dari daerah pinggiran daerah-daerah yang relatif kurang

berkembang bermigrasi ke kota-kota besar, termasuk Jakarta. Perkembangan kota yang tidak terkendali menjadi tantangan untuk Perkembangan Transportasi Kota. Apakah Presiden Republik Indonesia dapat membantu kota ini demi Keberlanjutan Kota Jakarta?

Kata kunci: Kota Metropolitan, Transportasi dan Smart Cities.

1. PENDAHULUAN

1.1. Tinjauan Sejarah Kota Jakarta

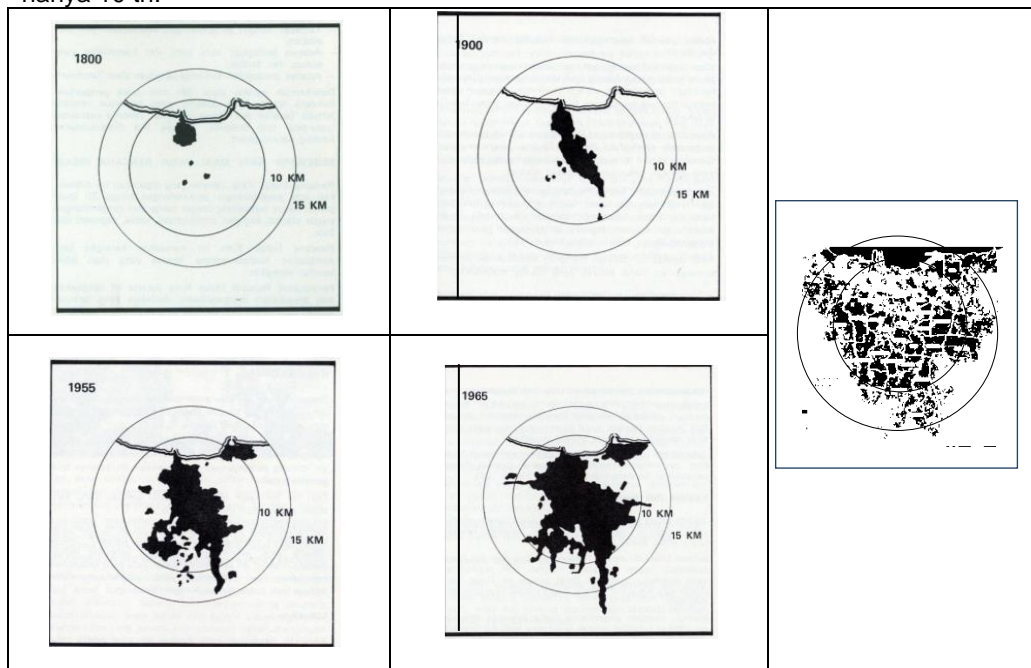
Sebelum membahas tentang kondisi transportasi di kota Jakarta, kita akan membahas tentang penyebab permasalahan ini.

Jakarta berdiri semenjak tahun 1596, di masa pemerintahan Pangeran Jayakarta. Kota ini berdiri sebagai kota pelabuhan yang cukup berarti, lintasan perdagangan antara Asia Barat dan Timur. Dengan kedudukannya tersebut, perkembangan jumlah penduduk di kota ini menjadi cepat, terutama setelah abad 18, karena perdagangan rempah-rempah ke Eropa dari Indonesia telah dikuasai oleh VOC dan Belanda. Kota pelabuhan ini menjadi sangat penting dan Jayakarta berubah nama menjadi Batavia, yang selanjutnya setelah Kemerdekaan pada tahun 1945 menjadi Jakarta.

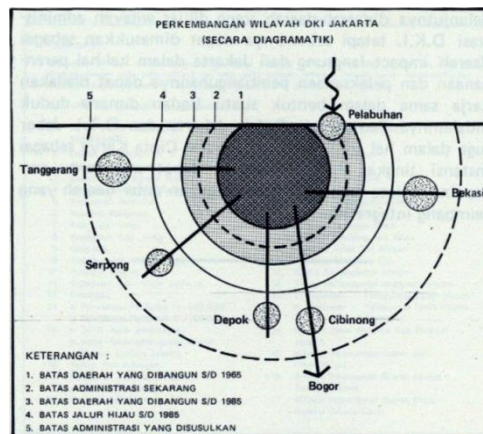
Berikut ini adalah gambaran perkembangan jumlah penduduk dan luas kota Jakarta, dari tahun 1800-1985 dan dari tahun 1965 hingga 2010.

1.2. Perkembangan Kota Jakarta 1800-1965

Dimulai dengan kota Jayakarta, yang sekarang ini letaknya di Pelabuhan Tanjung Priuk, kota Jakarta berkembang sangat pesat dalam jangka waktu 100, 55 dan hanya 10 th.



**Gambar 1. Perkembangan Jumlah Penduduk kota Jakarta 1800-1965, 2010
(Sumber: Rencana Tata Ruang Kota Jakarta 1965 dan 2010)**



Gambar 2. Arah perkembangan kota Jakarta dalam Rencana Induk Kota Jakarta 1965

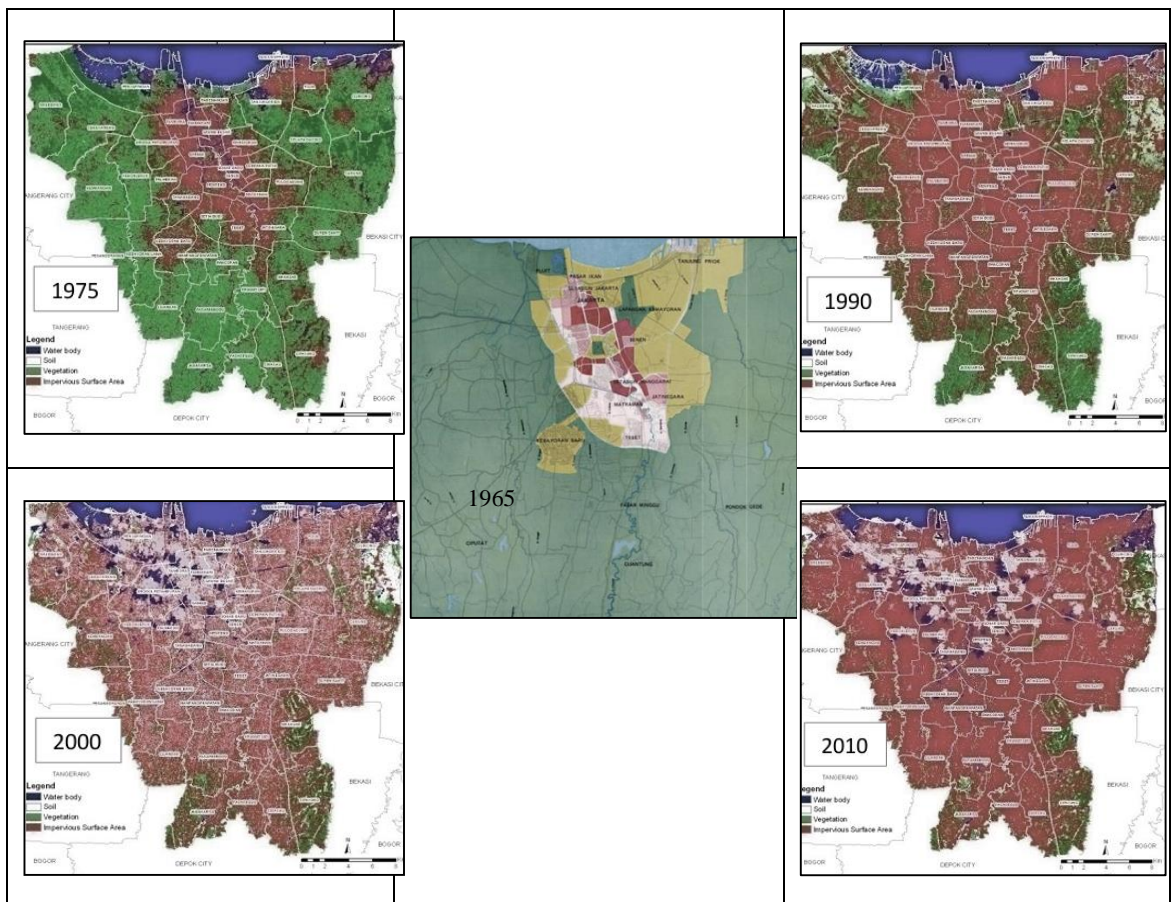
Dalam Rencana Induk Jakarta th. 1965 diperlihatkan rencana arah pengembangan kota ini ke segala arah. Pertimbangan tentang wilayah Jawa Barat yang akan dimasukkan ke dalam kota ini, masih belum dirasa perlu.

1.3. Pertumbuhan Penduduk

- Pertumbuhan Penduduk yang tinggi, sejak tahun 1957 s/d 1985 memperlihatkan perubahan yang sangat pesat pada tahun 1985, dari 2,2% menjadi 6,5 % per tahun
- Dengan demikian terjadi juga lonjakan jumlah permintaan akan air bersih sejak 1960 sampai tahun 1985 (dan sampai sekarang)

Perkembangan Daerah Terbangun dan Wilayah Banjir

Berikut ini diberikan gambaran perkembangan daerah terbangun dan wilayah banjir menurut Rencana Tata Ruang Kota Jakarta tahun 1965 dan 1985



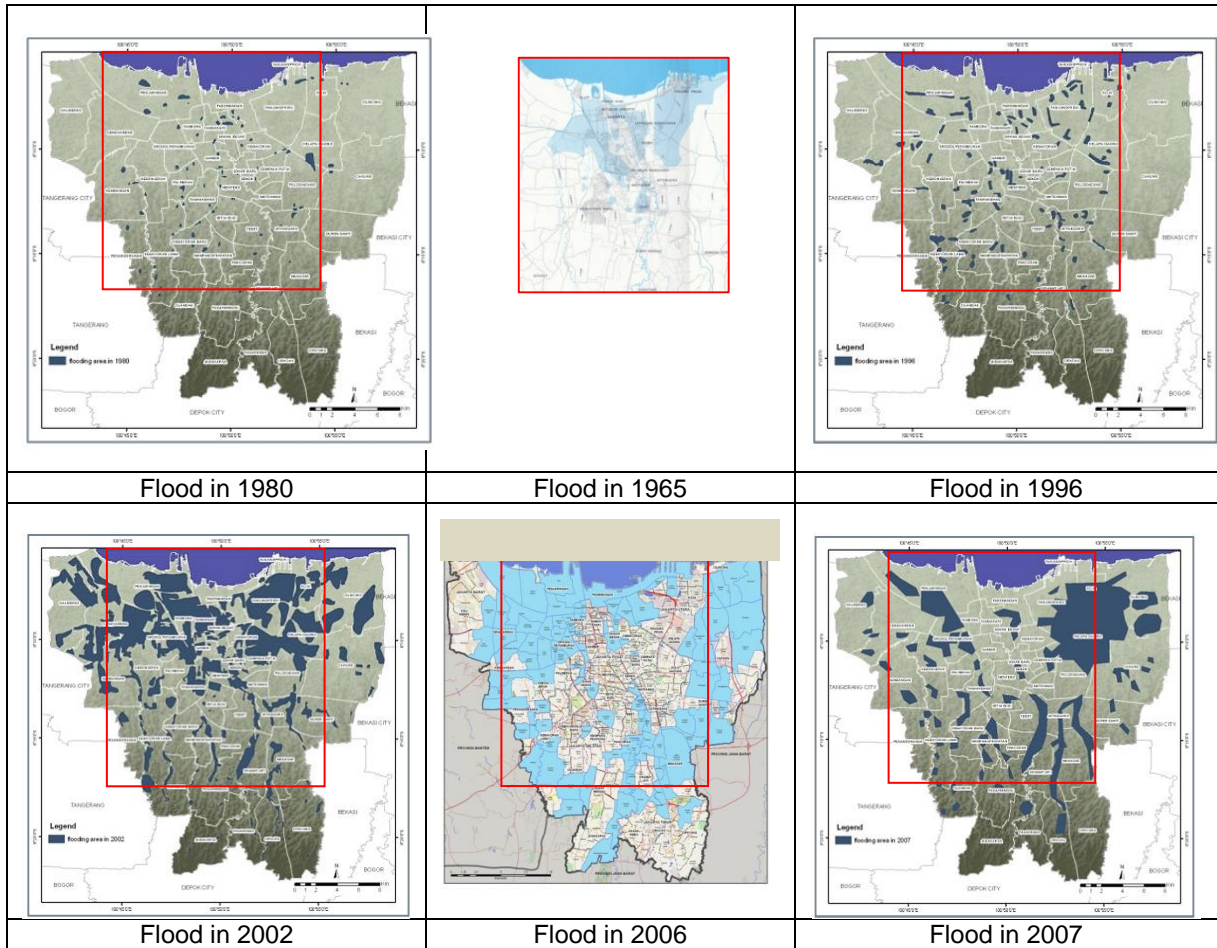
Gambar 3. Tahapan Perkembangan Daerah Terbangun Kota Jakarta, 1965-2010

Sebagai akibat dari cepatnya perkembangan kota, terutama setelah munculnya perdagangan rempah-rempah oleh VOC, telah membawa dampak yang sangat besar dalam tata cara kehidupan penduduk, dari kehidupan pedesaan ke perkampungan kota, yang beradaptasi kepada kebutuhan oleh Pemerintah, dalam hal ini Penjajah dari Belanda (Indonesia disebut sebagai Hindia Belanda). Kehidupan perkampungan di tengah kehidupan perkotaan yang maju dan bersifat lain, tetap dapat dikenali di beberapa bagian wilayah kota Jakarta sampai saat ini. Hal ini juga sangat didukung dipelihara oleh penduduk, yang datang dari pinggiran kota Jakarta, daerah sekitarnya bukan dari luar pulau, di mana kekrabatan tetap dipelihara, untuk memberi kenyamanan terhadap kehidupan para pendatang.

Persoalan kepadatan penduduk berdampak terhadap tata guna lahan, infrastruktur, lalu lintas kendaraan, pengelolaan limbah cair dan padat, water management, yang berakibat kepada permasalahan banjir periodical dari tahunan, 5 hingga puluhan tahunan. Gambar berikut membuktikan permasalahan banjir yang sudah semakin mendalam dan meluas tersebut.

2. PERMASALAHAN KOTA JAKARTA

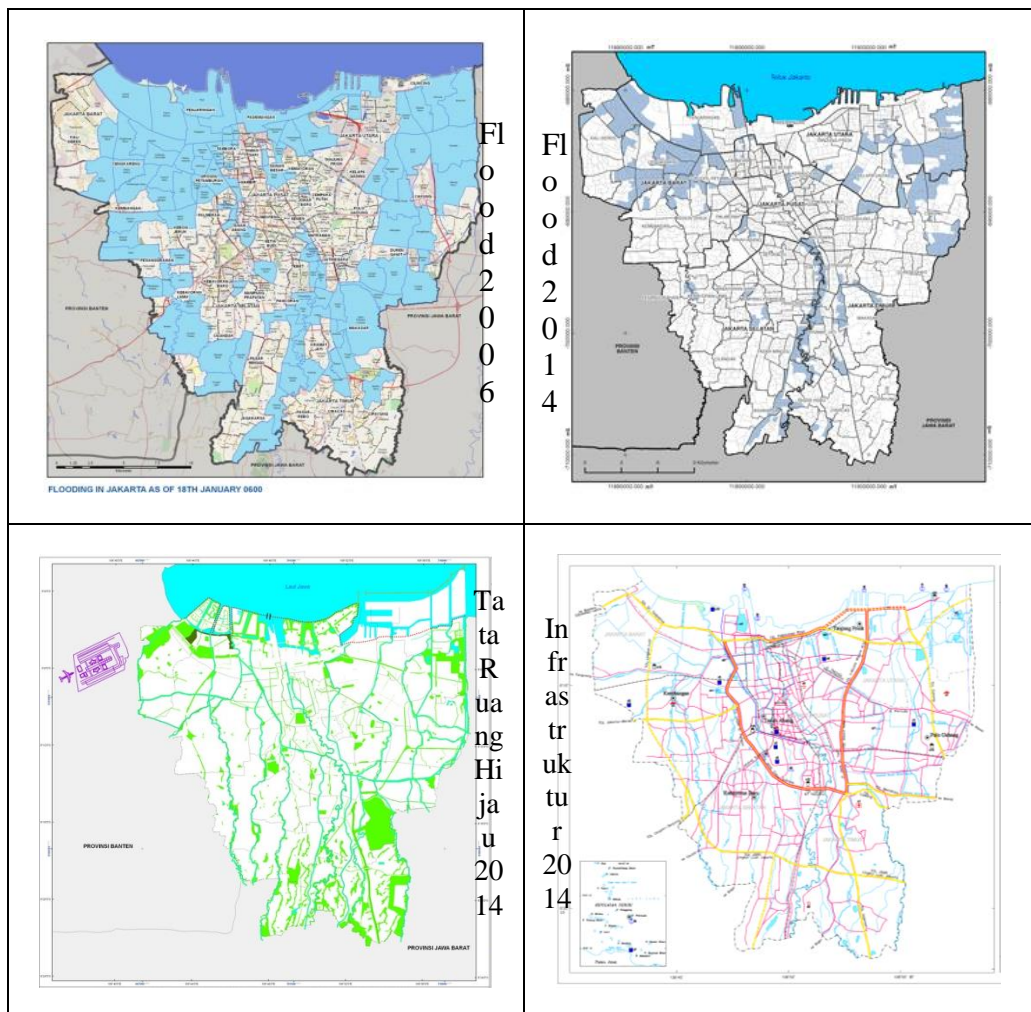
2.1. Masalah Banjir



Gambar 4. Flood in Jakarta, 1965-200

Pada peta tersebut di atas terlihat:

1. Wilayah banjir pada tahun 1965, dengan kotak merah, di tahun 1980 dan 1996 semakin meluas
2. Di tahun 2002 terjadi banjir besar di Jakarta
3. Tahun 2007 kembali banjir besar menimpa Jakarta, sekarang luasnya berkurang, tetapi intensitasnya meningkat, maksudnya di sebelah Timur dan Selatan semakin meluas dan menyatu (sebelah Timur)



Gb. 5: Peta Luas Wilayah Banjir 2006 & 2014, Peta Tata Ruang Hijau dan Infrastruktur 2010

Flooding History:

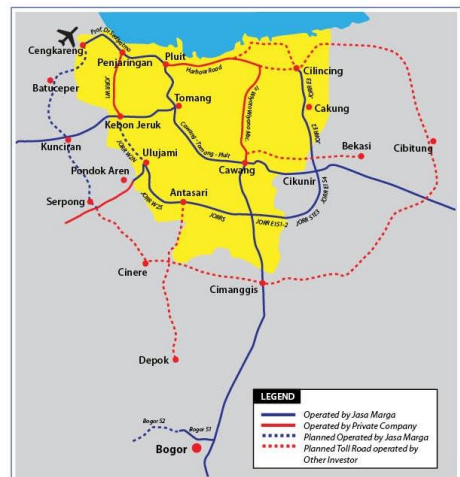
Year	Result
1699	Ciliwung River Flood after Mount Salak erupts
1714	Ciliwung River Overflows after Clearing forest areas in Puncak
1854	New Batavia was one meter under water, caused by the raging Ciliwung River
1918	Extensive Flooding. The Dutch Colonial Government began on the western flood Canal
1942	The Canal was completed, but Jakarta was still under water
1996	A flood swept through the Capitol City, approximately 10 people died
2002	Dartmouth Floods Observatory noted it was the largest flood in Jakarta's history, 25 people died
2007	The greatest flood hit Jakarta in the last 3 Centuries.

Source: Ryerson University, Australia, 2014

Gb. 6: City Snapshot

Total City Population 2010	9.6 Mio
Population Growth (Annual)	2.6 %
Land Area (km2)	651
Population Density (per Km2)	14,465
Country's per capita GDP (US\$)	2329
% of country's pop:	4%
Total number of households	2,325,973
GDP (US\$)	10,222
% of Country's GDP	20
Total Budget (US\$)	3.1 Billion
Date of last Urban Master Plan	2010

Jaringan Jalan Tol Jakarta dan Sekitarnya
Greater Jakarta Toll Road Network



Gambar 6. City Snapshot

Gambar 7. Jalan Tol Jakarta dan Sekitarnya

2.2. Permasalahan Kota Jakarta

Kemacetan lalu lintas adalah masalah utama yang dihadapi kota Jakarta dan ini dicoba diatasi terutama dengan sistem TransJakarta Busway. Seperti biasa, proyeksi jumlah kemacetan diambil pada scenario awal th 2016. Kurangnya sarana pemipaanair bersih mendorong pengembang besar dan pemukiman masyarakat kecil untuk mengebor sumur demi mengakses air tanah. Ekstraksi air tanah ini menyebabkan wilayah Jakarta tenggelam dengan cepat, khususnya di utara kota. Kenaikan permukaan air laut dan penurunan tanah adalah salah satu tantangan terbesar yang dihadapi Jakarta, yang menjadi tambah parahnya masalah banjir dan kemacetan lalu lintas.

2.2.1. Masalah Perumahan

Penyediaan perumahan untuk orang miskin dan kelas menengah bawah terus tidak dapat terpenuhi dibandingkan dengan kebutuhan. Melalui perkiraan jumlah migrasi konstan penduduk ke kota, sebesar 250.000 per tahun, dibutuhkan pembangunanperumahan yang tetap per tahun, tetapi biayanyaterus menerus meningkat, karenamelonjaknya harga tanah dan pengembangan sektor swasta yang merajalela dan tidak terkendali. Pasar realestate booming tetapi tidak atau sedikit memperhatikan kebutuhan orang miskin.

2.2.2. Masalah Sampah

Karena kurang tersedianya permukiman untuk golongan ekonomi menengah ke bawah, maka permukiman informal telah berkembang selama bertahun-tahun di sepanjang saluran air, sungai dan waduk alami, yang telah berkontribusi terhadap polusi dan penyumbatan aliran air di daerah ini. Di samping itu, tidak ada rencana Pemerintah untuk pengelolaan limbah padat seluruh kota Jakarta. Mekanisme pengumpulan sampah di kota sebagian besar diserahkan kepada perusahaan swasta, yang bekerja berdasarkan daya beli masyarakat, sehingga daerah golongan penduduk yang mampu akan membayar lebih, dan menerima layanan yang lebih baik dan lebih konsisten

disbanding golongan lainnya. Di kota-kota besar di Indonesia berkembang komunitas pemulung dan daur ulang limbah. Mereka bekerja sangat efisien tapi bersifat informal, sehingga tidak terjamin konsistensi dan kebersihannya. Komunitas ini tidak bisa diandalkan untuk menyelesaikan masalah sampah di perkotaan.

2.2.3. Masalah Transportasi

Perkereta apian dimulai di Jakarta pada akhir abad 19 (sekitar th. 1865), dimulai dengan transportasi di dalam kota, yang disebut trem kota. Setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945, kebijakan transportasi dalam kota lambat laun berubah. Ini dimulai dengan munculnya becak sebagai alat transportasi public pada sekitar 1950-an, didatangkan dari Singapura.

Alat transportasi murah ini berkembang cepat, sehingga pada akhirnya mengganggu sistem transportasi yang dibentuk oleh Belanda, yaitu alat transportasi angkutan masal "Trem". Trem dianggap telah mengganggu dan membahayakan keselamatan penduduk dan lalu lintas kendaraan lain seperti becak. Untuk itu, trem dihapus dari dalam kota, dan terakhir digunakan pada tahun 1973, di wilayah Jakarta Utara.

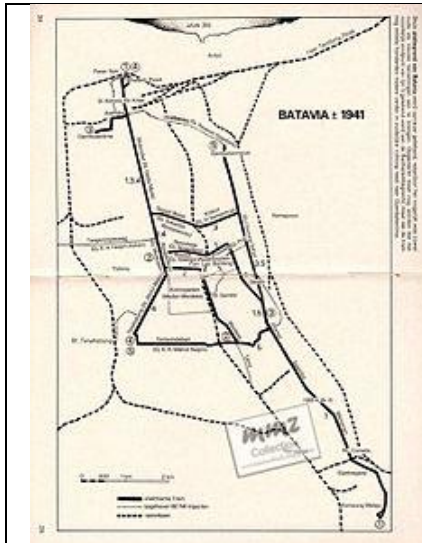
Dimulai dengan [Trem kuda](#) pada [1869](#). Buku 'Kisah Betawi Tempo Doeloe: Robin Hood Betawi' karya Alwi Shahab menyebut, trem kuda berupa kereta panjang yang memuat 40 penumpang.

Sesuai namanya, kereta tersebut ditarik tiga atau empat kuda. Sang kusir biasanya menggunakan terompet sebagai klakson. Trem kuda lewat lima menit sekali dan beroperasi setiap hari mulai pukul 05.00-20.00 dengan tarif 10 sen.

Pada [1881](#), keberadaan trem kuda digantikan [Trem uap](#). Kereta tak lagi ditarik kuda melainkan lokomotif yang dijalankan dengan ketel uap. Rutenya pun lebih panjang yaitu dari Pasar Ikan sampai Jatinegara. Jalur trem bercabang di kawasan [Harmoni](#). Selain ke arah [Tanah Abang](#), jalur trem juga menjalar ke [Jatinegara](#) melintasi [Pasar Baru](#) – [Gunung Sahari](#) – [Kramat](#) – [Salemba](#) – [Matraman](#).

Sekitar 20 tahun kemudian, seiring perkembangan teknologi, trem uap pun tergeser oleh trem listrik. Namun, trem uap masih mengiringi kemunculan trem listrik hingga akhirnya dihapus pada 1933. Selama 27 tahun, trem listrik pun merajai jalanan Jakarta hingga akhirnya tergusur oleh bus-bus PPD. Trem Jakarta berakhir pada tahun 1960.

2.3. Perbandingan Suasana Jalan Raya Dengan dan Tanpa Jalur Trem



Gb. 8: Peta Jalur Trem Batavia th. 1941



Gb. 9: Trem uap di Batavia (Jakarta)



Gb. 10-11: Jalur Trem di Jalan Rijswijk ([Jalan Veteran](#)), Sekarang Tanpa Jalur Trem



Gb. 12-13: Jalur Trem di Jalan Nieuwpoort (Kota Tua Jakarta)



Sekarang, tanpa Jalur Trem

Source: [Tropenmuseum of the Royal Tropical Institute \(KIT\)](#) Wikipedia



Gb. 14-15: Jalur Trem di depan Stasiun Gambir

Tanpa Jalur Trem



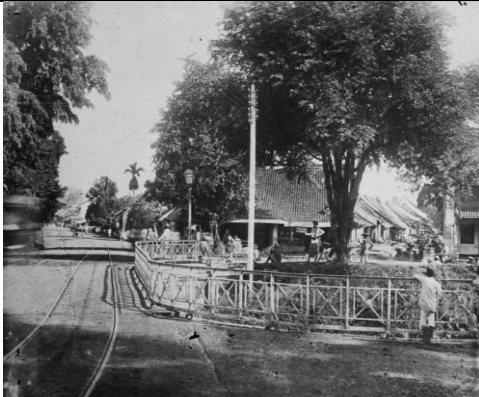
Gb. 16-17: Jalur Trem di Meester Cornelis (Jatinegara) dan

Tanpa Jalur Trem



Gb. 18-19: Jalur Trem Kramat-Salemba

Tanpa Jalur Trem



Gb. 20: Jalur Trem di Jembatan Jalan Kramat

Gb. 21: Jalur Trem melewati Gerbang Amsterdam



Gb. 22-23: Balai Kota ([Museum Fatahillah](#)), Batavia Lama ([Kota Tua Jakarta](#))



Gb. 24-25 Trem melewati Postspaarbank (Lapangan Banteng)

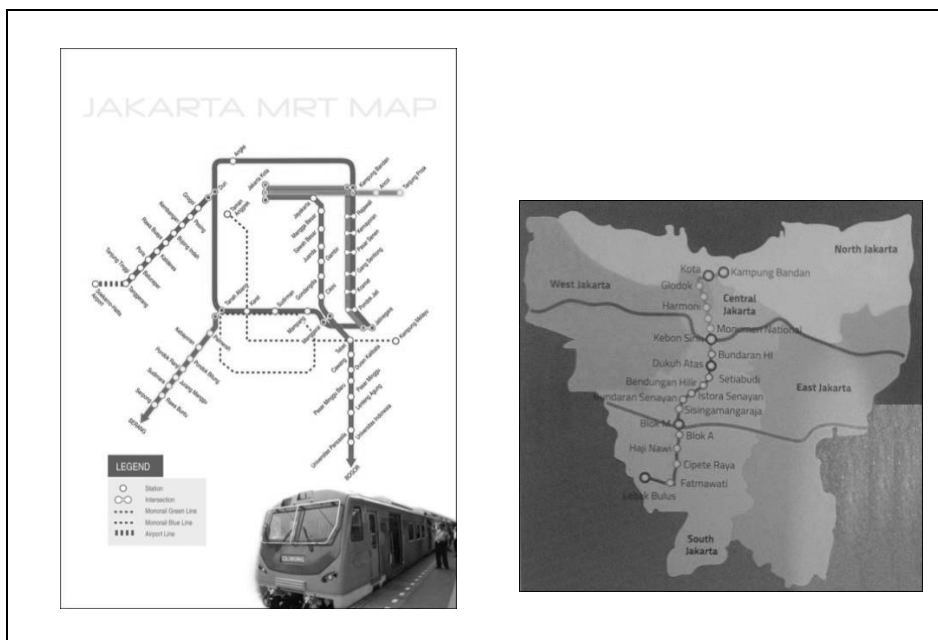
Source: [Tropenmuseum of the Royal Tropical Institute \(KIT\)](#) Wikipedia

3. PEMECAHAN MASALAH TRANSPORTASI MELALUI PENGADAAN JALUR TRANSJAKARTA

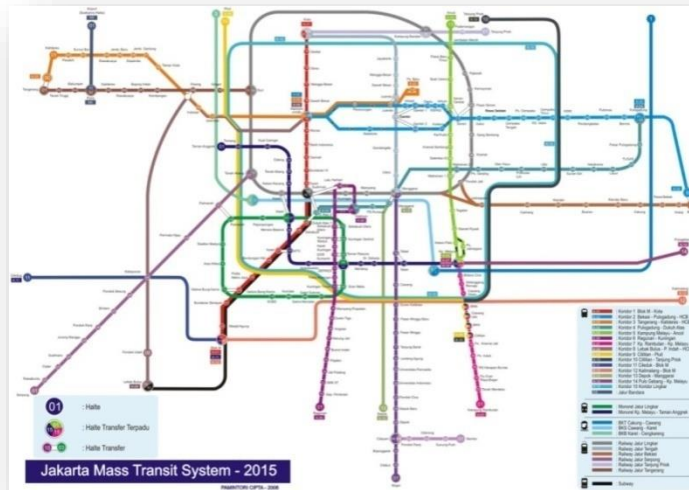
Berbelit-belitnya masalah transportasi di Jakarta, telah mendorong Pemerintah kota Jakarta selama bertahun-tahun untuk memulai jaringan Transportasi Masal, yaitu dengan 'Trans Jakarta, dengan mengambil contoh sistem Transportasi Kota Bogota, Ibu kota Republik Nicaragua.

Permasalahan demi permasalahan telah terjadi, karena kurangnya pengalaman dalam pemecahan transportasi dan juga karena target pemecahan selalu mengambil jangka waktu yang pendek.

Di bawah ini akan disampaikan Rencana Sistem Jaringan Trans Jakarta tahun 2015 dan Rencana MRT Jakarta (Mass Rapid Transport) Jakarta, yang akan menggunakan Kereta Bawah Tanah.



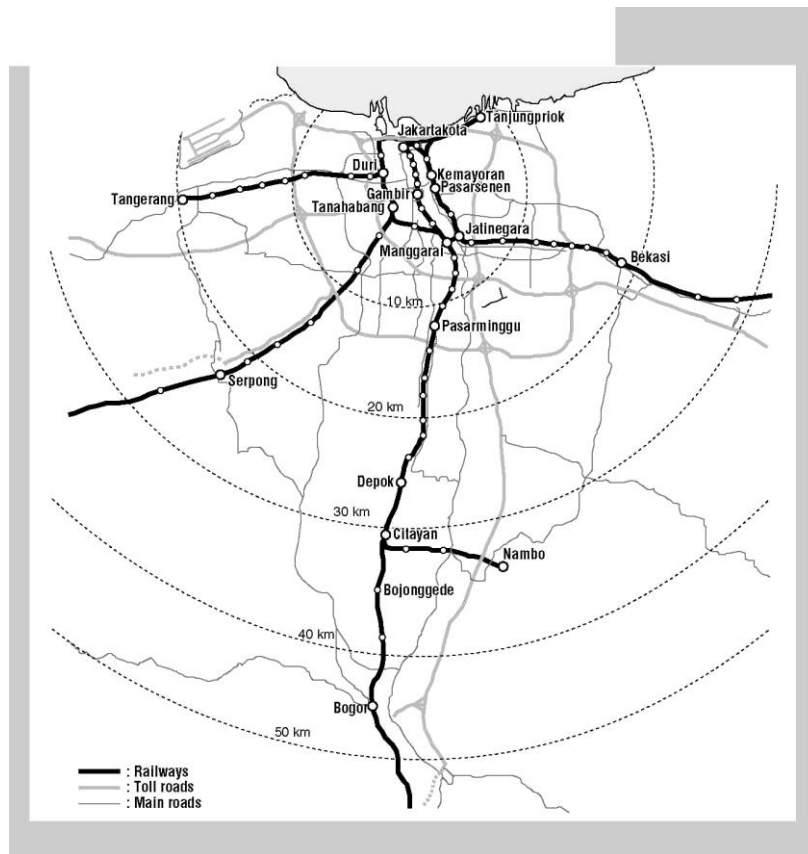
Gambar. 28: Rencana MRT Jakarta.
(Sumber: Jason Hue Indonesia expat)



Gambar. 29: Jakarta Mass Rapid Transit System 2015

		(%'								
Vehicle		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1993-2001
Jakarta	Passenger cars	22.0	12.8	13.8	13.2	1.1	1.6	10.0	8.7	10.4
	Buses	29.5	5.8	0.2	0.3	0.1	0.0	0.0	0.2	4.5
	Trucks	28.3	9.2	7.6	10.5	-0.3	0.2	4.4	4.8	8.1
	Motorcycles	35.7	14.6	15.2	15.8	1.1	0.7	5.8	10.6	12.4
	Growth	30.1	12.5	12.5	13.1	0.9	0.8	6.4	8.7	10.6
	Share	22.5	22.9	23.4	23.2	22.0	21.5	21.9	21.3	
Indonesia	Passenger cars	11.2	11.5	14.3	9.6	5.0	4.5	4.9	6.8	8.5
	Buses	14.6	5.7	-13.5	2.7	2.7	2.7	3.4	4.1	2.8
	Trucks	7.9	6.7	7.4	7.9	2.9	2.3	4.8	4.8	5.6
	Motorcycles	10.6	11.6	11.2	16.3	7.8	3.2	3.9	14.0	9.8
	Growth	10.6	10.7	10.0	13.8	6.7	3.3	4.1	11.7	8.9
	Share	100	100	100	100	100	100	100	100	

Table 1. Annual Growth of Vehicles in Indonesia and Jakarta (1993–2001)
(Source: Statistics Indonesia Japan Railway & Transport Review 35, Juli 2003)



Gambar 30: Network of Railways and Roads in Jabotabek Area
(Sumber: Tomoyoshi Hatta, Improvement of Railway System in Jakarta Metropolitan Area.
In Japan Railway & Transport Review 35, Juli 2003)

NO	JENIS KENDARAAN	PLAT	PLAT	PLAT	JUMLAH
1	Sedan dan sejenisnya	334.566	15.080	3.572	353.218
2	Jeep Segala Merk	132.989	1	2.421	135.411
3	Mini Bus, Micro Bus	847.333	16.754	20.545	884.632
4	Pick Up, Light Truck, Truck dan	141.845	10.337	3.795	155.977
5	BT Wagon, Wagon, Box, Delivery	96.462	2.756	2.672	101.890
6	Dum Truck, Truck Tangki dan	20.417	8.282	2.340	31.039
7	Otolet/Opelet, Microlet	10	13.016	-	13.026
8	Kendaraan Bermotor Roda Tiga	409	14.524	93	15.026
9	Sepeda Motor	4.381.381	6	46.256	4.427.643
10	Alat-alat Berat	10.796	25.421	444	36.661
TOTAL		5.966.208	106.177	82.138	6.154.523

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Di Provinsi Dki Jakarta, Tahun 2012
(Sumber : Dinas Pelayanan Pajak Provinsi DKI Jakarta, 2012)

Jenis Jalan	Panjang Jalan (km)		
	2010	2011	2012
Nasional	169,72	169,78	169,78
Propinsi, Kab/K.madya	6925,87	6928,21	7037,90
Toll	112,96	112,96	112,96

**Tabel 3. Panjang jalan di wilayah Provinsi DKI Jakarta:
(Sumber: Statistik DKI Jakarta, 2012)**

Permasalahan Transportasi di Propinsi DKI Jakarta:

Jumlah kendaraan bermotor di Jakarta: \pm 9 juta, terdiri dari:

98% kendaraan pribadi melayani 44% perjalanan dan

2% kendaraan angkutan umum yang melayani 56% perjalanan.

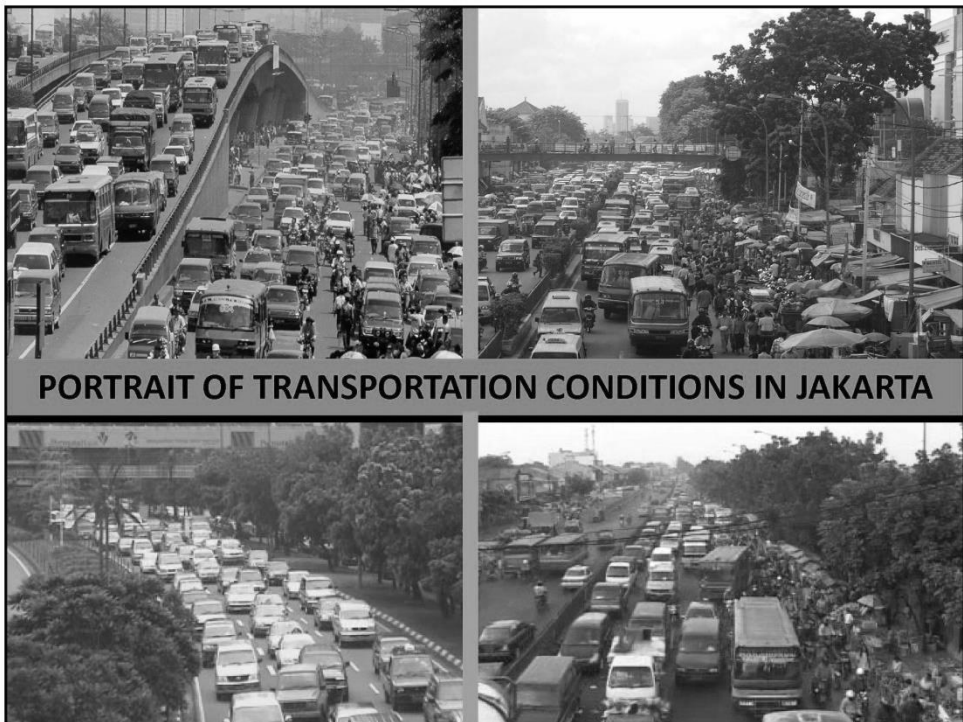
100% Kendaraan melayani 100% perjalanan

Pertumbuhan rata-rata tahunan sekitar 9,5% dalam 5 tahun terakhir atau 1,9% per tahun.

Total panjang jalan adalah 7.650 km dengan luas jalan 40,1 km² adalah: 6,2% dari total luas kota.

Pertumbuhan rata-rata tahunan panjang jalan adalah sekitar 0,01%. Jumlah permintaan untuk angkutan umum di DKI Jakarta lebih dari 20 juta, perjalanan / hari

Total kehilangan kemacetan lalu lintas diperkirakan Rp 12,8 Triliun / tahun (Terdiri dari nilai waktu, konsumsi bahan bakar, biaya kesehatan).



**Gambar 31. Potret Kemacetan Lalu-lintas Kota Jakarta
(Sumber: Sutanto Soehodho, Overview of Transportisues & Challenges in Countries Koti, 24-25
Juli 2011, Seoul Korea)**

<i>Dalam studi pra-kelayakan</i>	
Panjang Track	87 km
Sasaran Operasi	2024-2027

Tabel 4. Bagian Timur-Barat MRT Jakarta
(Sumber: MRT Jakarta)

	Phase 1 Lebak Bulus-Bunderan HI	Phase 2 Bunderan HI-Kampung Bandan
Panjang Trek	15.2 km (9.2 km di atas; 6 km di bawah tanah)	8.1 km
Stasiun	13 (7 di atas; 6 di bawah tanah)	+7 bawah tanah di antara Bunderan HI-Kota; +1 di atas (Kampung Bandan)
Waktu Perjalanan	30 menit	22.5 menit
Target Penumpang per Hari	412,700	629,900
Target Operasi	2016	2018

Tabel 5. Bagian Utara-Selatan MRT Jakarta
(Sumber : MRT Jakarta)



Gambar 32. Wilayah Abu2 Muda mengindikasikan Gambar. 33: Area Formal Non Formal di Jakarta lokasi mall dan pertokoan
(Sumber: concreteriver.wordpress.com)

Gb. 32 memperlihatkan lokasi dari mall dan pusat perbelanjaan, tapi sebaliknya juga di gambar 33 diperlihatkan daerah formal dan informal, atau daerah yang tidak jelas kepemilikannya dan daerah padat, slum. Di Jakarta ternyata daerah ini masih banyak ditemukan dan tempat-tempatnya saling bersinggungan, karena daerah seperti itu masih rawan untuk perubahan peruntukan lahan, daerah ini yang paling disukai oleh investor karena relative lebih murah dibanding wilayah yang jelas pemiliknya, atau pembebasannya akan mahal.

Selain itu juga, tersebarnya wilayah perbelanjaan, menunjukkan kota ini tidak memiliki pusat perbelanjaan dan fasilitas umum yang terencana dengan baik. Keadaan ini menambah permasalahan perencanaan transportasi Jakarta.

Kepentingan kota Jakarta adalah untuk membuat uang pemasukan yang sebesar-besarnya, di mana kemungkinan penambahan malls, kantor sewa dan sekarang apartemen sewa, dari yang murah sampai mewah, Kepentingan perencanaan yang baik dikedelakangan demi pemasukan pendapatan daerah yang besar.

Dengan perkembangan kemajuan perekonomian, daya beli golongan menengah dan bawah meningkat, sehingga kebutuhan apartemen ditambah kemudahan memperoleh kredit perbankan telah mempercepat pertumbuhan apartemen di seluruh wilayah Jabodetabek.

Dari peta di atas terlihat hubungan antara kemiskinan dan sector informal, warna kuning ke abu2 kuning. Jalan lingkar luar dan dalam memperlihatkan hubungan ekonomi atau zona legal di jalan toll, yang dapat menjelaskan penggunaan di masa mendatang atau sekarang. Penggunaan sekarang terlihat sebagai penggunaan ruang kosong di bawah jembatan toll sebelum tahun 2007/2008, sebagai hunian di bawah jalan toll, konsentrasi sebagai hunian informal.

Permasalahan lain yang terlihat adalah ketidak pastian hukum, di mana pemilik tanah yang dipakai sebagai jalan toll dapat menahan penggunaan jalan toll, selama pembayarannya belum selesai dari Pemerintah Kota.

Selain itu juga, perencanaan jalan sering mengalah ke masalah pembebasan tanah, atau perencanaan yang tidak terpadu, sehingga lebar jalan tidak konsisten, membentuk bottle neck di banyak tempat di Jakarta.

Penempatan apartemen murah maupun mewah tidak didasarkan kepada perencanaan, lebih banyak kepada tersedianya lahan dari pemilik potensial, seperti kelompok real estate, bank, perorangan dsb, sehingga perencanaan lalu lintas kendaraan dilakukan secara kebutuhan sesaat, tidak melihat ke masa depan.

Permasalahan Transportasi di Jakarta menjadi:

Awal mula keinginan meningkatkan pendapatan Negara melalui Peningkatan Perekonomian, didasarkan kepada kepentingan yang sangat mendesak pada saat itu, setelah Perang Dunia Kedua, tidak mewaspadai Kesejahteraan Penduduk secara keseluruhan dan jangka panjang

Transportasi rakyat diserahkan kepada Sektor Swasta, yang berlomba menyediakan fasilitas transportasi rakyat yang murah, tetapi tidak di bawah control ketat pemerintah

Demi menghadapi keruwetan lalu lintas yang terjadi, diambil kebijakan menghapus sistem trem, angkutan masal cepat, diganti dengan sistem transportasi kendaraan kecil roda tiga, yang kemudian malah membuat permasalahan besar dan terpaksa dibatasi untuk daerah2 tertentu atau wilayah tertentu (tidak dapat melintasi wilayah)

1. Industrialisasi yang dilakukan pada awal pemerintah Presiden Suharto, lebih menekankan kepada Otomotif, penambahan kendaraan pribadi bukan bus dan kereta api untuk angkutan massal. Ini dimulai dengan sistem assembling dan kemudian pembuatan kendaraan keluarga, yang tetap marak dan ada pasarannya sampai sekarang
2. Golongan ekonomi menengah dan kayameningkat cepat pada tahun 1980 hingga akhir 1990an. Golongan ini menunjukkan status simbolnya melalui kepemilikan tanah, rumah dan kendaraan.
3. Inflasi yang tidak ada hentinya, sehingga terjadi Sanering, pemotongan uang 2 x selama ini. Ini membuat ketidak pastian pada penduduk
4. Tekanan ekonomi dari luar negeri melemahkan kemampuan Negara, uang yang rakyat digunakan untuk spekulasi dalam bentuk tanah, kendaraan dan perhiasan emas.
5. Daya Tarik Jakarta terlalu besar besar, sehingga migrasi penduduk ke Jakarta tidak bisa ditahan
6. Hubungan jalan lingkungan, arteri dan jalan bebas hambatan tidak terencana dengan baik. Sekarang perencanaan jalan untuk trans Jakarta tidak direncanakan dari awal. Semua pelaksanaan lalu lintas menjadi tumpang tindih
7. Jakarta memiliki moda transportasi yang sangat beragam tetapi distribusinya tidak efisien. Sering terjadi, ijin pengelolaan kendaraan tersebut diperjual belikan, sehingga orang tidak tahu dengan pasti, berapa kendaraan yang lewat di satu jalan, oleh trayek tertentu, karena pengawasannya sangat lemah atau sering ada korupsi di bagian pengawasan jalan raya tersebut

Pemecahan:

1. Sekarang dengan kemampuan perekonomian lebih baik, perlu diperhatikan angkutan masal yang tepat, didukung oleh politik Pemerintah. Angkutan masal bisa dilakukan, tetapi terutama harus menyertakan usaha private ke dalam

sistem angkutan dari pemerintah. Dengan cara ini, secara tidak langsung pemerintah bisa mengawasi sistem transportasi kota lebih baik

2. Transportasi masal harus dipegang pemerintah. Karena sudah terlanjur bergerak dengan kemampuan swasta, kemampuan tersebut yang harus ditingkatkan, sehingga tersebut bisa lebih efisien
3. Kebiasaan membuat perencanaan untuk keadaan darurat, singkat, harus dihilangkan. Pemerintah harus mulai memikirkan kebijakan jangka panjang. Misalnya pada awal menjabat jadi Wakil Gubernur DKI Jakarta, pak Ahok mengatakan semua orang bisa datang ke Jakarta, yang penting harus punya keahlian, supaya bisa dapat pekerjaan. Ternyata pendapat ini menemukan masalah yang lebih besar, peningkatan jumlah penduduk kota Jakarta yang semakin besar, membawa dampak sangat luas, terutama dalam hal transportasi umumnya
4. Rakyat harus didorong untuk mau menabung kembali, percaya kepada uang rupiah, sehingga keinginan memiliki kendaraan, rumah, perhiasan atau menabung dalam bentuk barang akan berkurang, dan pemerintah bisa punya waktu untuk memperbaiki keadaan yang sudah terjadi sekarang ini. Dalam hal ini Pemerintah sudah melakukan langkah tepat dengan memperhatikan kesejahteraan rakyat miskin, dengan asuransi kesehatan, uang beras, pendidikan gratis sampai SMP dan meningkatkan pendapatan Guru, sehingga kedudukan mereka menjadi sama terhormat seperti sebelum PD II
5. Perlu menarik golongan menengah dan kaya, untuk lebih rajin berinvestasi, melalui berbagai cara, misalnya sistem perdagangan ritel, menanam modal di usaha patungan. Dengan cara ini, pemasukan Negara dari pajak usaha akan lebih cepat
6. Belakangan ini inflasi rupiah semakin menjadi-jadi dan berat. 1 USD sekarang sudah melewati batas Rp. 13.000. Hal ini semakin memberatkan usaha menengah dan kecil, yang tergantung kepada import bahan baku atau peralatan mesin dari Luar Negeri. Keadaan inflasi ini membuat kepercayaan terhadap rupiah jadi semakin buruk, sehingga rakyat kecil, yang belum sanggup beli mobil, akan berusaha menyimpan uang dalam bentuk kendaraan roda dua (motor)
7. Tekanan ekonomi yang berulang-ulang menunjukkan, bahwa Indonesia perlu sekali segera menjalankan ekonomi mandiri, yaitu tidak menjadi rakyat yang sangat konsumtif dengan barang import. Dengan cara ini, modal usaha yang dimiliki bisa dialihkan untuk membuat usaha swasta kecil dan menengah. Dengan cara ini, diharapkan keinginan membeli kendaraan roda dua, tiga dan empat bisa dikurangi
8. Dengan wilayah yang sudah dimiliki sekarang ini, Jakarta hanya perlu melakukan inventarisasi tentang:
 - Luas wilayah, sistem transportasi dan sistem pengawasannya
 - Menarik rakyat untuk ikut menanam investasi dalam sistem transportasi masal, sehingga pemerintah bisa mendapat modal keras dari rakyat dan mendorong masyarakat untuk menghemat dan mau menggunakan transportasi masal tsb
 - Perlu menata ulang koneksi jalan yang ada, aturan dan perencanaan yg lebih tepat
9. Kemacetan lalu lintas sedemikian parah, tetap ditolerir oleh penduduk, karena tidak melihat alternative lain. Dengan demikian, pemerintah bisa memanfaatkan kesabaran penduduk dan mulai membenahi permasalahan yang ada. Perlu kampanye dari pemerintah yang lebih keras, dan giat, supaya rakyat kembali

gemar menabung, dan buat perbankannya lebih mampu mengatasi kurangnya kepercayaan masyarakat

10. Perlu didata lebih tepat:

- bottle neck yang terjadi, penyebabnya dan kemungkinan perbaikannya
- koneksi jalan arteri dan lingkungan, jalan tol dan jalan arteri, jalan raya dan jalan arteri
- Perlu didata aturan yang sudah ada dan penyelenggaraan yang lebih baik
- Masalah korupsi yang sudah mulai dibuka secara umum, perlu dilanjutkan dengan pengawasan yang terpadu

11. Moda transportasi yang sangat beragam tersebut menjadi modal bagi pemerintah untuk memperbaiki kondisi transportasi Jakarta saat ini. Masyarakat perlu diajak untuk mau berinvestasi di masalah transportasi Jakarta, sehingga dorongan untuk memiliki kendaraan pribadi bisa dikurangi. Perbankan yang memanfaatkan kemajuan perekonomian dengan memberikan kredit kendaraan yang begitu aktif, perlu dialihkan untuk memberikan kredit dalam bentuk lain, misalnya untuk menanam investasi ke usaha kecil dan menengah.

Photo –photo Jalur Transjakarta sepanjang jalan Tol:



Gambar 34-39. Photo Situasi Jalan Tol, 13 Mei 2015

Photo-photo jalan Tol ini menunjukkan lintasan bus Transjakarta yang berada di sepanjang jalan tol dan titik-titik pertemuan antar pintu masuk kendaraan ke jalan tol dan lintasan bus Transjakarta. Tidak dapat dihindari, kendaraan yang memasuki jalan tol terpaksa akan menghalangi lintasan Transjakarta.



Gambar 40. Peta Situasi Kolong Tol Jakarta, 2012
(Sumber: Prijanto, Wagub Jakarta: Mengurangi Kemacetan di Jakarta, Filed under: [Uncategorized](#))

Jalan Tol di Wilayah Jakarta Utara banyak didiami penduduk. Wilayah itu diberi nama Kolong jalan Tol. Wilayah itu ditandai dengan warna merah muda. Kecamatan (Kelurahan dengan garis batas warna kuning) yang berbatasan dengan jalan tol diberi warna merah muda). Wilayah dengan warna hijau muda adalah daerah yang dikuasai oleh Kolong Tol.

Peran Presiden dalam permasalahan kota Jakarta

1. Banyak kebijakan yang berlaku di Jakarta akan langsung ditiru oleh Provinsi lain. Untuk itu, aturan yang berlaku umum hanya bisa diselenggarakan oleh Pemerintah Pusat, dalam hal ini oleh Presiden.
2. Kebijakan menyelenggarakan angkutan umum oleh Pemerintah, perlu dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan. Presiden dapat mengeluarkan peraturan tentang itu.
3. Transportasi masal harus dipegang pemerintah. Karena sudah terlanjur dipegang oleh swasta, maka swasta harus dibantu untuk bisa meningkatkan servisnya supaya lebih efisien
4. Menarik investasi dari masyarakat juga bisa dilakukan dengan kemudahan perpajakan, yang diatur oleh Kementerian Perdagangan dan Industri
5. Inflasi harus diatasi segera, supaya kepercayaan kepada Rupiah kembali lagi. Mungkin dalam hal ini Bank Indonesia harus lebih giat bekerja
6. Pemerintah perlu menggiatkan ekonomi rakyat, seperti juga koperasi, sehingga ekonomi kita bisa lebih mandiri seperti India.
7. Usaha menarik modal dari rakyat, harus memakai kebijakan politik Pemerintah

8. Diversifikasi usaha, penyebarannya memerlukan keinginan bulat dari pemerintah dan juga kebijakan politik.

Banyak kebijakan politik yang menentukan perkembangan kota Jakarta, karena kedudukan kota ini sebagai Ibu Kota Republik Indonesia. Ketika Pemerintah Kota Jakarta mengalami jalan buntu dalam melaksanakan kebijakannya, banyak hal yang harus diputuskan bersama dengan DPRD dan ketentuan-ketentuan yang diputuskan di Jakarta, juga akan sangat mempengaruhi kebijakan selanjutnya di daerah dan Propinsi lainnya.

Dengan banyaknya permasalahan yang dihadapi oleh kota ini, ada wacana yang berkembang (sejak Era Pemerintahan Presiden Pertama RI, Sukarno) untuk memindahkan ibu kota RI, sehingga kota Jakarta bisa tetap berkembang sebagai kota Dagang, Industri dan Servis. Wacana ini dapat diteruskan dan dipertimbangkan dengan Keputusan Presiden RI, yang sekarang dipegang oleh Bapak Jokowi. Hal inilah yang disebutkan di sini sebagai "Harapan Jalan Keluar oleh Presiden Baru Republik Indonesia".

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Dharma: KAJIAN MASALAH TRANSPORTASI YANG DITIMBULKAN OLEH PEMBANGUNAN LAHAN UTAMA DI DKI JAKARTA, website :staffsite.gunadarma.ac.id/agus_dh/
- Carole Rakodi and Tommy Firman: Planning for an Extended Metropolitan Region in Asia: Jakarta, Indonesia, Available from <http://www.unhabitat.org/grhs/2009>
- Dail Umamil Asri, Budi Hidayat: **CURRENT TRANSPORTATION ISSUES IN JAKARTA AND ITS IMPACTS ON ENVIRONMENT**, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 1792 - 1798, 2005
- Paul Mc Carthy: The Case of Jakarta Indonesia
- Prijanto, Wagub Jakarta: Mengurangi Kemacetan di Jakarta
- Soetanto Soehodho, Sustainable Jakarta Transport Systems: Problems and Solutions, Overview of Transport issues and Challenges in Countries, KOTI, 24, 25 Juli 2011, Seoul
- SLHD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2012
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Jakarta> (akses 8 April 2013)
- Tomoyoshi Hatta, **Improvement of Railway System in Jakarta Metropolitan Area, Japan Railway & Transport Review 35 • July 2003**
- Tomoyoshi Hatta, Improvement of Railway System in Jakarta Metropolitan Area. In Japan Railway & Transport Review 35, Juli 2003
- World Bank: Climate Resilient Cities A Primer on Reducing Vulnerabilities to Disasters